

2009郑和与航海国际论坛论文集

Proceedings of 2009 International Forum on
Zhenghe and Marine Navigation

主 编 刘正江

副主编 杨忠振 王心明 王小勇

大连海事大学出版社

2009 郑和与航海国际论坛论文集

Proceedings of 2009 International Forum on Zhenghe and Marine Navigation

主 编 刘正江

副主编 杨忠振 王心明 王小勇

大连海事大学出版社

© 刘正江 2009

图书在版编目 (CIP) 数据

2009 郑和与航海国际论坛论文集/刘正江主编. — 大连海事大学出版社, 2009.12
ISBN 978-7-5632-2393-0

I. ①2… II. ①刘… III. ①航海学—国际学术会议—文集 IV. ①U675-53

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2009) 第 220097 号

大连海事大学出版社出版

地址: 大连市凌海路1号 邮编: 116026 电话: 0411-84728394 传真: 0411-84727996

<http://www.dmupress.com>

E-mail: cbs@dmupress.com

大连华伟印刷有限公司印装

大连海事大学出版社发行

2009年12月第1版

2009年12月第1次印刷

幅面尺寸: 210 mm×285 mm

印张: 18

字数: 553千

印数: 1~500册

策划编辑: 李明阳

责任编辑: 姜建军

版式设计: 晓江 封面设计: 王艳 责任校对: 沈荣欣

ISBN 978-7-5632-2393-0

定价: 50.00元

《2009 郑和与航海国际论坛论文集》编辑委员会

主 任：王祖温 才 力 孙 宏

副主任：郑少南 张其奇 刘 丹

主 编：刘正江

副主编：杨忠振 王心明 王小勇

编 委：（以姓氏笔画为序）

于 洋 于 滨 王华锋 李振福 李 晶

张 召 张世锋 张海涛 贾石岩 曾庆成

褚艳玲 薛安高

前言

“三亿年前，生命从大海的摇篮来到陆地，演绎了智慧进化的壮丽诗篇；两千年前，我们的祖先发明了指南仪，人类得以跨洋过海去探寻那亘古未见的彼岸；六百年前，庞大的郑和船队七下西洋，世界从此撑起了大航海的征帆！……”2009年7月11日，中国“航海日”庆祝活动在大连隆重举行。这已经是我国第五个航海日了，作为国家的法定节日，在过去的四年中，每一次航海日庆祝活动的举办，都在社会上掀起了一股强劲的海洋文化热潮，唤醒公众内心那深藏的海洋意识，重新思索海洋之于生命和社会的意义。

“郑和与航海国际论坛”是每年航海日庆祝活动的保留内容，吸引着众多关心海洋、投身海洋的社会各界人士的目光。“2009 郑和与航海国际论坛”的举行恰逢新中国成立 60 年之际，60 年来，中国的航海事业取得了令世人瞩目的成就；同时，置身全球金融海啸之中，我国的航海事业又面临着新的机遇与挑战。在这样的背景下，围绕“迎接航海新挑战”这一论坛主题，有关科研院所、政府部门及港航企事业单位和有关个人积极建言献策，参与到“2009 郑和与航海国际论坛”中来。

自 2009 年 3 月份发出论文征集函以来，共收集论文 79 篇。经专家严格审稿，现将其中 60 篇论文汇编结集出版。论文编辑工作本着尊重作者原意和文责自负的原则，对内容一般未作改动。论文内容广泛，涉及航海活动与国民经济，航海文化建设，航运、港口、海洋、造船、渔业等领域的发展启示，航海活动与金融危机、港口建设、人才培养等方面。

希望此论文集能够为中国航海事业的发展和航海文化的构建带来一些启迪和帮助！

编者

2009 年 10 月

目 录

高层论坛

抓住辽宁沿海经济带发展规划上升为国家战略的机遇 加快大连国际航运中心建设	戴玉林 (1)
加强开放合作 发展集装箱海铁联运	胡平贤 (4)
应对航运界新挑战	Andreas Nordseth (8)
理性应对造船市场变化 努力做强我国船舶工业	黄平涛 (11)
迎新中国成立60周年 创航海事业新局面	王尧耕 (18)
海上形势与中国海洋发展战略	刘家沂 (22)
中国海军亚丁湾护航与和谐海洋的构建	张晓林 (27)
应对航运界新挑战	Dr. William B. Eisenhardt (31)
在应对危机中实现科学发展	常德传 (35)
国际金融危机下的中国航海教育发展对策	刘正江 (39)
直挂云帆济沧海	中国海运(集团)总公司研究室 (44)

法规政策

江海联运为多式联运的形式之一	白雪 高磊 谷穗 (49)
我国内陆无水港的发展及相关法律问题研究	陈敬明 傅鸿颖 (53)
物流合同的法律界定	高磊 白雪 谷穗 (58)
试探金融危机下港口投融资建设若干法律问题	谷穗 白雪 高磊 (63)
论航海文化建设在航海事业中的重要性	刘瑛 (67)
我国港口法律体系的建设与发展研究	吕迪 (71)
对海盗罪犯罪构成的再思考及立法建议	唐雪莲 (78)
港口履约方若干法律问题浅析	王威 (82)

航运管理

当前金融危机对航运业的影响和对策分析	陈洁 (86)
集装箱多式联运通道评价及其实证研究	陈梦 靳志宏 (90)
人才培养在建设航运强国过程中的作用研究	陈思思 (96)
建立科学的培训体系 培养高素质航运人才	杜林海 刘书平 宫玉广 (100)

金融危机下港口及航运业的发展策略.....	杜 瑶 (105)
面对国际金融危机的航运人才市场供需分析.....	李 浩 (109)
浅议我国航海现状和发展策略.....	李启鹏 (113)
新中国成立六十年来湖北航运的发展及启示.....	连 琼 (117)
国际金融危机对航运人才培养模式的新要求.....	刘 佳 (128)
“借港出海”方案优势分析.....	陆 婧 (131)
我国海运业应对金融危机的措施与政策建议.....	孙家庆 唐丽敏 王小慧 (135)
“借港出海”前后东北对外运输网络可达性分析.....	孙丽敏 (139)
推进上海国际航运中心人才队伍建设的思考.....	王 岚 黄 辉 (143)
我国引航员培养模式探讨.....	宣晓东 (148)
全球一体化进程背景下的国际航运.....	于 运 (154)
港航业应对金融危机的措施和政策建议.....	周 惠 (159)
金融海啸对中国海员劳务外派的影响.....	朱惠敏 顾剑文 (163)

港口发展

基于费希尔算法的港口聚类分析.....	陈洪飞 (166)
关于大连渔业港口规划与建设的若干问题研究.....	郭庆祝 刘安亮 黄东贤 (170)
世界港口发展浅谈.....	刘 劼 (174)
世界名港发展模式及对我国港口发展的启示.....	覃本煊 (179)
现代港口发展趋势初探.....	吴 迪 (183)
世界港口的发展趋势及港口发展模式研究.....	吴 君 (188)
鹿特丹港的发展历史对我国港口的启示.....	周世伟 (194)

船舶管理

系离FPSO“渤海明珠”号的操纵要点.....	李 国 (199)
进出天津临港工业区码头的船舶操纵方法.....	李文利 (203)
30万吨级油船进靠天津港实华原油码头引航操纵.....	刘遵清 迟乃旗 (208)
关于制定AIS设备安装、设置和使用规则的建议.....	陆悦铭 (215)
海峡两岸直航船舶技术标准研究.....	朱永峨 钟晨康 (220)

航海史鉴

郑和与西方航海活动的比较及启示	陈 悦 (223)
两种文明、两种海外交往的价值取向	黄 岚 (227)
《试论郑和下西洋对永乐时期的政治影响》大纲	黄林纳 李静蓉 (230)
妈祖文化是海洋和谐文化	刘明桂 (232)
明初对外友好关系与郑和下西洋	王金晶 (236)
郑和航海活动的意义与启示	王 雯 (247)
中国近代轮船业的兴起与近代航运企业的产生	邢繁辉 (251)
郑和航海国际贸易合作路径及其历史地位	杨权斌 (255)

物流管理

我国港口物流业发展前景的分析与对策	方璇璇 (260)
长兴岛临港物流产业园区的产业定位研究	靳廉洁 杨忠振 (264)
关于我国物流发展阶段性划分的探讨	靳志宏 李 娜 (270)
基于系统动力学的供应链库存管理研究	肖 青 刘玲玲 黄银平 (273)



抓住辽宁沿海经济带发展规划上升为国家战略的 机遇 加快大连国际航运中心建设

戴玉林

(中共大连市委常委、大连市人民政府副市长)

摘要: 论述了辽宁沿海经济带发展规划,阐述了大连国际航运中心建设的目标、宗旨和规划,分析了大连在建设辽宁沿海经济带中的优势,提出了大连市建设国际航运中心的要求和具体措施。

关键词: 辽宁沿海经济带; 国家战略; 发展规划; 大连国际航运中心

大连以港立市、以港兴市,是中国重要的港口、工业、贸易、金融和旅游城市,是中国北方开放度最高、最具经济发展活力的城市之一。经多年发展,大连在对外开放、经济总量、产业结构、城市功能和综合竞争力等方面形成了较强的比较优势,已成为东北亚地区各种航运要素集聚的经济区域之一。

2003年10月,党中央国务院明确提出“充分利用东北地区现有港口条件和优势,把大连建设成东北亚重要的国际航运中心”。这是继上海之后,国家确定的全国第二个国际航运中心,是中央对大连在促进东北地区经济社会又好又快发展、参与国际经济合作所处地位和所发挥作用的科学定位。为此,交通运输部推出十项措施,支持大连国际航运中心建设。辽宁省委和省政府明确提出举全省之力推进大连国际航运中心建设,并相继出台了《关于加快建设大连东北亚国际航运中心的决定》等一系列政策和措施。

大连市委、市政府更是把国际航运中心建设作为全市工作的重中之重,提出了构筑“一个中心、四个基地”的发展思路,“一个中心”即大连国际航运中心,又将“港航立市”列为城市发展四大战略之首,为国际航运中心建设注入了强大的动力。2004年~2008年,全市累计完成港口建设投资358亿元,是新中国成立至2003年港口投资总和的6.8倍。2008年完成港口货物吞吐量2.46亿吨,集装箱吞吐量452.5万标准箱,分别是2003年的2倍和2.7倍,水路运力达410万载重吨,是2003年的2.8倍。经过6年的努力,国际航运中心的核心功能全面提升,国际航运中心的框架初步构建。

在“十一五”规划开局之际,中共辽宁省委、省政府科学分析国际、国内经济发展大势,审时度势地提出了实施“五点一线”辽宁沿海经济带开发开放战略。作为辽宁沿海经济带龙头的大连长兴岛临港工业区招商引资和基础设施建设持续加快,长兴岛公共港区建成使用,新加坡万邦集团、韩国STX集团等一批国内外大公司、大企业相继入驻,成为国内外企业瞩目的投资热点区域,成为辽宁开放的新亮点。大连花园口工业区截至目前累计引进项目56个,计划投资650亿元,其中包括投资150亿元的节能环保科技示范园项目及投资100亿元的30万吨金属节能新材料项目等。

2009年7月1日,温家宝总理主持召开国务院常务会议,讨论并原则通过《辽宁沿海经济带发展规划》(以下简称《规划》)。《规划》从空间布局、产业发展、城乡发展、社会事业、基础设施、开放合作、资源环境、保障措施等方面确立了辽宁沿海经济带下一阶段的发展方向。会议指出,包括大连等沿海城市在内的辽宁沿海经济带,地处环渤海地区重要位置和东北亚经济圈关键地带,资源禀赋优良,工业实力较强,交通体系发达。加快辽宁沿海经济带发展,对于振兴东北老工业基地,完善我国沿海经济布局,促进区域协调发展



和扩大对外开放,具有重要战略意义。

《规划》上升为国家战略,将为东北老工业基地振兴和加快大连国际航运中心建设增添新的“引擎”。大连作为东北地区最重要的出海通道和对外开放门户,在实施辽宁沿海经济带战略,加快推进国际航运中心建设、促进港航业又好又快发展的过程中具有以下优势:

(1) 大连港口岸线资源十分丰富,所属大陆和岛屿岸线共1906公里,约占辽宁省大陆海岸线的65%,其中大陆海岸线1288公里,全省适于开发港口特别是深水港的基岩海岸几乎全部位于大连市境内。目前,大连港已初步形成了油品、粮食、矿石、集装箱、滚装、杂货等大型化、专业化、集约化、现代化的港口集群,拥有生产性泊位198个,可停靠目前世界上最大的集装箱和散货船型,港口通过能力达到2亿吨,集装箱通过能力近800万标准箱。大连港与世界上160多个国家和地区的300多个港口有着贸易往来,东北地区70%以上外贸货物和94%的外贸集装箱在大连港吞吐。

(2) 大连工业门类齐全,配套能力强,具有较为完备的制造业基础。大连的工业总产值位居东北各主要城市前列,业已形成了以高新技术和新兴产业为先导,石油化工、造船、电子信息、装备制造四个基地为支撑的新型工业体系,具有较强的承载世界制造业转移的能力。大连的石油化工、造船、机车、大型机械、轴承、制冷设备等行业在全国同行业名列第一。2008年,我市规模以上装备制造业企业完成工业增加值653.2亿元。依托大连濒临黄海、渤海的岸线资源,我市“一岛十区”、“两区一带”等一批竞争力强、支撑力大和集群优势明显的产业基地正在加紧建设,对航运业发展形成了有力的支撑。

(3) 大连金融业处于东北领先地位,国际化特征突出,具备发展区域性金融中心的基础。大连目前拥有分行(分公司)以上级金融机构76家,金融资产超过5500亿元,金融从业人员4万余人。各项金融指标,如金融总资产、贷款规模、不良贷款率、保费收入、保险理赔、证券交易、外汇结算等均居东北各城市之首。大连设有东北地区唯一的外汇交易中心,也是东北地区主要的外汇结算中心,大连商品交易所是全国仅有的三家商品期货交易所之一,也是东北地区唯一的全国性金融市场。大连实际上已成为东北地区机构种类最全、密度最大、开放度最高的金融中心城市。

当前,大连将紧紧抓住《辽宁沿海经济带发展规划》上升为国家战略的重大机遇,积极应对国际金融危机对航运业的挑战,全力推进国际航运中心建设。

一是继续推进分层次的港口资源整合,巩固和壮大大连港核心地位。进一步强化对港口、岸线资源的宏观调控力度,支持大连港集团发挥主导作用,成为大连建设国际航运中心的旗舰与核心。按照“发挥优势,突出主业,合理确权,互利共赢”的原则,推动大连港集团、北良港、辽渔集团的合作及功能整合。在省委的统一部署下,继续推进大连港集团与锦州等省内港口的合作与整合。支持和鼓励大连港集团以资本为纽带,以效益为核心,与秦皇岛、曹妃甸等港口的战略合作。

二是继续完善港口规划,加大港口基础设施建设力度。抓住辽宁沿海经济带上升为国家战略的新机遇,按照基础设施先行、以港口建设推动临港产业和城市建设的发展思路,启动北黄海经济带港口规划工作。以集装箱、油品、矿石等大型专业化码头为重点,大力推进“一岛三湾”和长兴岛两大核心港区为主的大型专业化泊位、深水航道和防波堤以及集疏运体系、口岸查验设施建设。今年大连市新开工港航基础设施项目25个,在建项目投资总额超过400亿元。

三是继续实行扶持港航企业发展的倾斜政策,确保港航企业在金融危机中发展壮大。国际金融危机使港航业面临巨大挑战,港口间竞争也更加激烈,大连市政府将尽快出台支持港航业应对金融危机和支持大连港集团加快发展的政策措施。继续对铁海联运、水运中转以及从事集装箱运输的港口、航运和代理企业给予支持。进一步突出大连港集团在国际航运中心建设中的核心和旗舰作用,确定大连港集团未来5年发展的目标责任,以及我市继续加大对大连港集团支持的政策措施。

四是重点加快集装箱发展,提高大连港航生产水平。大连港在巩固外贸集装箱运量的同时,将把内贸集装箱运输作为新的增长点和主攻方向。以建成东北亚国际物流中心为目标,以覆盖东北腹地的铁海联运网络



和内陆干港为支撑，在更大范围内汇集东北地区、内蒙东部乃至俄罗斯远东地区的货源。今年7月签署的铁海联运六方协议，将为更好实施以大连为出海口的东北铁海联运网络提供强有力的保障。拓展水运中转业务，通过联合、参股等方式，尽快发挥锦州港在集装箱中转业务上的作用，使之成为具有一定规模的集装箱喂给港。加大渤海内支线的开发力度，增强大连港吸纳和吞吐货源的能力。

五是继续推进对外开放和大通关工作，创造优质高效的通关环境。根据国际航运中心建设和辽宁沿海经济带发展规划的要求，完善大连口岸开放规划，重点推进长兴岛港和大孤山工业园区的口岸开放工作。加快辽宁电子口岸发展，扩大“联网报关”、“网上支付”等关键项目的推广范围。不断完善大窑湾保税港区功能，研究和推进内外贸同船同港运输、国际船舶重箱捎带中转、离岸金融等配套政策。学习国际先进港口经验，推进大连口岸早日实现全年365天、每天24小时不间断服务，打造全国最佳通关环境区域。

通过今天的论坛，我们希望更多地向各位专家学习请教，更多地学习借鉴兄弟城市好的经验和做法，加强港航业的交流合作，共迎挑战，共谋发展。

【作者简介】

戴玉林，男，1959年生于江苏。1992年获得毕业于东北财经大学博士学位。现任大连市人民政府副市长。历任：辽宁财经学院助教，东北财经大学讲师、副教授、教授；大连市金融管理办公室主任，大连市人民政府副秘书长，大连市人民政府市长助理。2001年5月起任大连市人民政府副市长。



加强开放合作 发展集装箱海铁联运

胡平贤

(交通运输部水运科学研究院院长)

摘要: 自2008年9月以来,随着金融海啸向实体经济转移,国际贸易量急剧下降;作为与经济发展紧密相连的航运业,尤其是集装箱运输业,更是面临前所未有的寒冬。要使集装箱运输能安稳地渡过这个特殊时期,一方面要通过国家政策、行业兼并重组等方面来扭转集装箱航运市场的萎缩,另一方面就是要采取积极的应对措施,使集装箱运输在运输领域里具备相当的实力,所以加强开放合作,发展集装箱海铁联运,有十分重要的作用与现实意义。

关键词: 金融危机;航运业;集装箱运输;海铁联运

2009年航海日国际论坛的主题是“迎接航海新挑战”,其中主要内涵之一是,全球金融危机给航运业发展带来了巨大影响,尤其是国际集装箱运输受到极大冲击,为此本文围绕国际集装箱运输问题,与大家共同探讨如何进一步促进我国集装箱海铁联运的发展。

一、我国集装箱海铁联运发展需求以及与发达国家的差距

众所周知,近20年来随着我国对外贸易的快速发展,我国集装箱运输量迅猛增长,其中港口集装箱吞吐量年均增长速度高达30%左右。2003年以来,我国港口集装箱吞吐量一直位居世界第一,2008年达到1.28亿TEU(国际标准箱),已成为名副其实的集装箱运输大国。然而在我国港口集装箱集疏运中,未能充分发挥铁路在中、长距离运输中的比较优势,与发达国家相比具有较大的差距。目前,我国港口集装箱集疏运中,公路和水路约占84%和14%,铁路仅占1.5%左右,而据有关资料介绍,欧洲3大集装箱港口的铁路集疏运比重是:鹿特丹港为7%~8%,汉堡港为17%~20%,安特卫普港为15%左右;美国洛杉矶港为25%,纽约一新泽西港约为10%。从铁路集装箱运量占铁路货物运输总量的比重分析,美国约为50%、法国为40%、英国为30%、德国为20%,并呈现逐步增长态势,而我国仅为3%左右。目前,我国随着国家关于西部大开发和中部崛起战略的实施,产业经济从沿海向内地加快转移,经济社会发展对节能减排又提出了更高要求,加快发展集装箱海铁联运,已成为促进我国集装箱运输又好又快发展的紧迫任务。

此外,目前我国北方地区已形成以大连港、营口港、天津港以及连云港和青岛港为海铁联运枢纽的三大集装箱海铁联运通道,海铁联运运量约占全国铁路国际集装箱运量的70%;我国南方地区以深圳港,厦门港以及上海港为海铁联运枢纽的集装箱海铁联运通道也在近几年投入运行。根据国务院通过的《中长期铁路网规划》,到2020年,全国铁路将重点建设上海、昆明、哈尔滨、广州、兰州、乌鲁木齐、天津、青岛、北京、沈阳、成都、重庆、西安、郑州、武汉、大连、宁波、深圳等18个具有国际先进技术和物流功能的大型集装箱中心站(集装箱物流中心),在京沪、陇海、沪杭、京九、浙赣等铁路主要干线开行双层集装箱班列,双层集装箱运输通道运营里程长达1.6万公里,这将给我国集装箱海铁联运的发展带来积极影响。

由以上分析可见,我国集装箱海铁联运尚有较大发展空间。一些研究表明,加快发展国际集装箱海铁联运也是促进我国集装箱运输进一步发展,缓解集装箱港口城市公路运输压力和降低我国物流成本的重要举措。



二、我国集装箱海铁联运存在的主要问题

由于我国铁路与水路运输在管理模式、货单标准、信息共享等方面的差异,发展海铁联运虽然需求迫切,但困难较多。目前,影响我国国际集装箱海铁联运发展的主要问题有以下几个方面。

(一) 国际集装箱海铁联运货源组织

我国国民经济和对外贸易持续快速发展,带动并促进了国际集装箱运输量和港口集装箱吞吐量大幅度增长。从总体上看,目前我国国际集装箱生成量主要集中在东部沿海地区,中西部地区的国际集装箱生成量所占比重较小,数量不大。这对国际集装箱海铁联运货源组织带来不利影响。沿海港口与中西部地区之间的中长途运输,铁路具有明显的成本优势和节能减排效应,且集装箱运输要求在途时间短、准点率高,最适宜采用铁路班列运输,但目前中西部地区国际集装箱生成量尚不能达到铁路部门要求的国际集装箱海铁联运基本运量,同时当前我国铁路系统还受运输能力的限制,这是目前我国一些国际集装箱海铁联运班列运行线缺乏稳定性、持久性的关键因素。

(二) 集装箱公路运输和铁路运输运价

对于内河航运欠发达或无法通达的内陆地区,集装箱运输主要由公路和铁路承担。两种运输方式承运集装箱呈现不同特点,尤其在运价形成机制和运价协商机制上存在很大差别。对于集装箱运输,铁路运价主要根据箱型确定运价率,按运输距离计算运费,以统一的运价形成机制面对全国不同地区的市场需求,这与公路、水路随行就市的运价形成机制有根本性区别。我国集装箱生成量主要集中在沿海地区,集装箱港口周边道路因集装箱卡车过多带来拥堵和污染,因此,中短距离范围内集装箱运输推广使用铁路运输是化解这一矛盾的重要出路。关键是公路运价和铁路运价能否形成合理比价,铁路价格体系根据市场情况能否更加灵活,价格杠杆能否将用户吸引到鼓励发展的铁路运输方式上来。

(三) 国际集装箱海铁联运枢纽建设

目前,我国一些港口城市和沿海地区存在集装箱海铁联运枢纽物理空间泛化的现象,缺少真正意义上的铁海联运综合枢纽。或许是出于提升港口地位的需要,或许是受铁路集装箱站场布局的限制,为了彰显港口集疏运拥有铁路方式,尽管集装箱码头和铁路集装箱站场相距甚远,也把两者硬性捆绑在一起推向市场,不但集装箱海铁换装的成本很高、效率很低,而且使集装箱海铁联运枢纽的概念被误导,形象受损害。此外,铁路部门在推进集装箱运输的过程中,虽然也把集装箱海铁联运作为一项重要内容,但受观念和体制的制约,铁路集装箱站场建设始终游离于集装箱码头之外。

(四) 铁路部门与港航企业之间信息衔接

铁路与港口关于国际集装箱海铁联运的信息衔接涉及两大部分,一是集装箱业务信息,主要包括船期、运价、班列组织、集装箱跟踪等为货主服务的有关信息;二是集装箱作业信息,主要包括班列列车皮上的集装箱排序、空重箱状态、班列抵/离港(站)准确时刻等与装卸作业有关的信息。目前,这两类信息在数据获取、传输、使用等方面都存在明显障碍,对国际集装箱海铁联运换装效率造成很大影响。

(五) 国际集装箱海铁联运单证问题

单证是集装箱全程运输中有关各方责任、权利和义务转移的凭证。世界通行的国际集装箱运输单证系统在我国水路、公路外贸集装箱运输和内贸集装箱运输以及口岸监管中得到了广泛应用。而在我国铁路部门,由于已经存在一套基于铁路管理体系的集装箱运输单证,因此,集装箱铁路运输尚未采用国际集装箱运输单证系统。集装箱水路、公路与铁路运输采用不同的单证系统,必然会使我国的集装箱海铁联运面临诸多单证



上的问题。

三、对促进我国集装箱海铁联运发展的几点建议

(一) 修订相关管理规定

需要根据国际集装箱海铁联运新的发展环境和新的发展思路,对以往制定的相关管理规定予以重新审视。通过全面系统地清理和修订相关管理规定,为国际集装箱海铁联运创造更加规范和更加和谐的发展环境。建议由国家发改委、交通运输部、铁道部共同制定发布《国际集装箱海铁联运枢纽管理规定》,以及对《国际集装箱多式联运管理规则》进行重新修订。通过管理规定,进一步规范铁路部门和港航企业规划建设国际集装箱海铁联运枢纽的行为;从源头突破国际集装箱海铁联运换装作业的管理瓶颈;促进铁路、港口、航运以及其他渠道资金投入国际集装箱海铁联运枢纽建设;从根本上改变国际集装箱海铁联运的港、铁“两张皮”现象。

(二) 进一步深化港航企业和铁路部门之间的合作,推动国际集装箱海铁联运

应当着力于以下几个方面:港口企业牵头与中铁集装箱公司联手建设国际集装箱海铁联运枢纽;港航企业与中铁集装箱公司和铁路局联手经营国际集装箱海铁联运;港航企业与中铁集装箱公司和铁路局联手建设集装箱铁路场站。

(三) 改革海铁联运国际集装箱的铁路运价形成机制和管理机制

应当实现两个突破:一是相同两地之间国际集装箱“港到门”运输,海铁联运全程运价与海公联运全程运价之间应有合理的比价梯度;二是特定地区国际集装箱“港到门”短距离运输应有灵活的运价管理机制。实现两个突破必须要确立新的理念,国际集装箱海铁联运在与海公联运的竞争中可以获得更好、更快的发展,铁路参与国际集装箱“港到门”短距离运输不仅是节能减排的需要,也是铁路部门竞争运输市场的需要。按照上述理念和目标,需要在目前已经实行的“五定”班列“一口价”和折扣机制基础上,朝着市场化方向进一步深化改革。

(四) 实现国际集装箱海铁联运港航信息和铁路信息互通

应当着力于以下几个方面:允许国际集装箱海铁联运枢纽获取使用铁路运输管理系统 TMIS 相关信息的实时数据;引导建立并不断完善以港口为节点的国际集装箱海铁联运跨平台第三方增值服务;国际集装箱海铁联运业务信息跨平台传输与运作的标准化。

(五) 实现集装箱海铁联运统一使用多式联运单证

集装箱运输打破过去水、公、铁等单一运输方式互不连贯的传统做法,为多式联运奠定基础。解决集装箱海铁联运在单证上面临的问题,首先需要依据和符合现有的法律。其次,使用统一的多式联运单证是解决集装箱海铁联运单证问题最直接、最有效的方法。此外,推进集装箱海铁联运使用统一的多式联运单证,对单证制备过程实现信息化需要予以特别关注。

(六) 要选择典型港口组织工业性试验

海铁联运枢纽在国际集装箱海铁联运中的核心地位和关键作用毋庸置疑,对于建设更加合理、更加高效的国际集装箱海铁联运枢纽也有了初步设想,但对如何具体实施和运作,需要选择典型港口,由港航企业和铁路单位共同组织工业性试验,通过示范工程的实践,为国际集装箱海铁联运发展提供完整的、有说服力的经验和操作规范。



【作者简介】

胡平贤，男，大连理工大学工学硕士。现任交通运输部水运科学研究所所长，教授级高工，国家注册咨询工程师。中国交通运输协会理事、中国港口协会理事、全国集装箱标准化技术委员会常务副主任委员、中国航海学会常务理事、中国航海学会集装箱运输专业委员会主任委员、国际制冷学会冷藏运输专业委员会委员、中国造船学会北京分会舰船学组副组长、大连海事大学运输管理学院硕士生导师。2000年荣获国务院颁发政府特殊津贴。

一直从事水运软科学研究和科研技术管理工作。十几年来，主持完成了《“七五”期全国水上过驳系统优化论证和实施》、《中远集团增收节支措施及对策研究》、《中远集团现代企业制度实施方案研究》、《公路、水路交通发展战略》、《长江航道局管理体制深化改革研究》、《川江及三峡库区标准船型研究开发》等11个科研项目研究；主持完成了历经六年的中加技术合作“运输系统培训项目（TSTP）”；参加了《国际集装箱（多式联运）工业性试验推广》等重大项目组织管理。在煤炭海运系统、国际集装箱（多式联运）工业性试验推广、分节驳船队“工试”推广、交通运输宏观决策支持系统、水运系统发展战略、矿石运输系统、危险货物运输专家系统、水运技术政策及浅吃水肥大型运煤船开发研究等项目的前期开发、项目研究思路及内容的确定和项目管理中起到了重要的作用。近几年，主持了由交通运输部下达的《公路、水路交通发展战略》重大课题研究。开展港口保安项目的研究与实施，组织编制公路、水路交通突发事件应急预案。先后发表论文、译文十余篇，撰写《公路、水路交通发展战略》、《全国水上过驳功能研究》等重要研究报告二十多个。获2002年度全国优秀工程咨询成果二等奖、2002年度交通部优秀水运工程咨询成果一等奖一项，获2002年和2003年中国航海科技奖三等奖各一项。



应对航运界新挑战

Andreas Nordseth

(丹麦海事局局长)

摘要: 阐述了金融危机对航运业产生的负面影响, 招生教育对于航运业的重要性, 改进现有技术增强对环境的保护以及航运业的安全和保安问题。

关键词: 造船业; 船员培训; 绿色航运; 航运质量

阁下, 部长, 副部长, 尊敬的代表和来宾, 女士们、先生们:

非常荣幸能在庆祝中国航海日之际作主旨演讲。我应邀谈谈航运界所面临的新挑战以及如何应对这些挑战。航运界在不同时代存在不同程度的困难, 也给我们提出了许多挑战。

600 年前, 著名的航海家郑和通过航行探索发现了东非、阿拉伯和印度等地, 并由此发现了新的文化和生活方式。在那个年代航运是新发现新繁荣的先决条件; 而今天, 航运已成为全球化和贸易的中流砥柱。就像郑和当年勇敢面对巨大的挑战和不确定性一样, 2009 年中国郑和与航海国际论坛也在全世界面临巨大的挑战和不确定性的时刻召开。我们当今所面临的挑战非常严峻: 经济理论被重写、气候变化和我们的进步紧密相连、打击海盗在几百年后又重新成为国际航运界的头等大事。除此之外, 还有许多我们不曾真正关注的新挑战也将接踵而至。

一、金融危机

在过去的一年中, 全球金融危机给我们生活带来了翻天覆地的变化, 我们的生活正渐渐从危机中恢复。这次金融危机导致国际贸易大幅下降, 也明显给航运业带来了巨大冲击。海运价格已跌至近几年的最低水平。很明显, 这增加了人们对全球需求减弱的恐慌、对长期大萧条的恐慌, 同时也增加了获取贸易发展所需资金的困难程度。

世界商船队已达到了跌破记录的程度。从如今的造船订单和市场行情来看, 尽管考虑到有订单延迟、取消或者船只废弃的可能性, 不远的将来我们仍将面临船只过剩的局面。如今我们已经看到有些船只驶离港口时载货量很少甚至空载, 有些船只甚至靠岸抛锚或停航。整个航运业尤其是造船业由于吨位投资的减少而遭受严重的冲击。

这场危机充分说明了航运业的全球化和紧密联系。金融业产生的问题影响着整个实体经济, 而贸易和运输业属于最先受影响的行业。一个公司的倒闭会波及到其他更多公司的事实清楚印证了“滚雪球效应”。同样严重的是贸易保护主义的重新兴起, 使得国内市场对外国航运紧锁大门。换言之, 我们即将面临更多要求减少竞争的呼吁。对于全球经济增长和国际航运业来说, 保持自由开放的市场是至关重要的, 要避免受到各种方式贸易保护的影响。在当今的国际市场氛围下, 要预测短期内或者中长期内航运业的发展是很困难的。如何应对经济衰退本身是个挑战, 如今的现状充满不确定性。何时是抓住机遇的正确时间?

此外, 当前经济的不确定性也同样向我们施加压力。整个行业面临以降低质量和标准来减少成本的诱惑。我们必须不断提醒自己对这一点的意识, 并且敢于迎接挑战, 保证航运业的高质量运行。应对如此不确定环



境的核心竞争力是优良的航海技术和商业才能。这一点，我们应向郑和这样的伟大祖先借鉴经验。我们必须建立并保证训练有素的高水平人力资源队伍，此举将从海员的培养开始。

二、招生和教育

历史悠久且强大的船旗国将要面临一个新的挑战：持续增长的外包。由于航运是一个全球化且流动性强的产业，稳固经济环境和生存成本的压力会变得更加紧迫。由于当前对于减少开支的强烈需求，航运贸易会向条件良好的集群转移，而传统的船旗国就必须要加强努力创造有吸引力的投资机会。避免外包持续增长的关键是建立稳定规律的框架和对商业环境具有吸引力的基础设施，并通过提供技术支持来确保整个航运网络的高水平人力资源。人力资源才是关键，推动世界、推动航运进步发展的正是人力资源。拥有最强竞争力的人才知识世界的赢家。

大家都会同意对于传统的航运大国来说，保持其航运网络的高水平是头等重要的。

有些人可能会认为经济危机能解决或者一定程度缓解持证船员短缺的问题。但是，一旦经济复苏，吨位会开始重新增长，短缺情况便会重新出现。对按时交货的需求不会减少。尽管我们不能确定具体时间，但是世界经济一定会再度繁荣。从招生开始到培养出优秀的船长需要很多年，因此对今后十年内我们需要的高水平船员的培养现在就已经应该开始了。

另外，对世界经济更加可持续发展的需求会使得对专门用途船舶，如液化石油天然气船的需求大大增加。液化石油天然气的运输需要船员掌握大量专业技术，因而更加强了对高水平船员需求的重要性。

关于高质量船员的培训问题，还存在一个挑战。船舶可以轻易改变船籍，而技术管理、船舶所有权和人员配备也可由多个国家共同经营。全球化使得船只几乎所有运营方面都出现了外包方式，并且这种方式越来越普遍且呈现持续增长的趋势。船员的培训也是船只外包的一个方面。船员的管理和有关人员配备等有关方面越来越多地由专门从事这方面事务的公司来负责，但这些公司并没有培训船员的动机。这样一来，船员正规教育的责任就会由于短期经济效益的局限而流失，从而也就不能提供足够的高水平高质量船员。在陆上，我们拥有足够的培训能力和设施。但是谁能负责为船上的培训提供足够的机会呢？因此，急需加强传统船旗国和行业之间强有力的合作。

三、气候变化

现在回到气候的问题上。尽管航运已是对环境最为友好的交通方式，我们仍然要进一步致力于对气候的保护。航运要变得更加绿色。我们可以通过两个层面的努力来应对这一挑战：

第一层面，需要达成一个全世界范围内适用的有效规范船舶排放的协议。国际海事组织作为航运专长和技术知识的平台，可以在其内部制定有关船舶温室气体排放的细节规定。加强相互间的对话与合作是应对气候变化对航运业所带来挑战的首要条件。

第二个层面是解决具体的实际问题。我们需要研制新型更节能的船体、发动机和船舶推进系统。同时，还要关注现有船队的运营和优化。在这一方面，只要具备能源优化的先进技术，即使是小投资都可能带来大变化。丹麦船东的经验证实，仅仅通过对船舶运营方式的优化，船舶的原油消耗就可以最多降低 10%。关键是船上要拥有高水平的驾驶和轮机技术人员。此外，对船舶的精心维护和使用防污系统对降低耗油量也有明显的帮助。这些证据应引起我们的重视：追求高质量的航运不仅仅是值得努力的目标，同时从经济和气候角度来讲，也是非常必要的。为了达到绿色航运的目标，加强航运产业、研究机构和相关政府职能部门之间的紧密合作是至关重要的。全世界海事院校应致力于培养船员的技术水平。毋庸置疑，如果政府和航运企事业单位能够成功确保航运更加绿色、更加可持续发展，其在未来会更具有竞争力。